

川崎造船所 第 1 ドックと関連補足資料

目次

1. 明治期建造の日本国内ドック

「明治時代に建設された日本のドライドックに関する研究」 西沢 泰彦

【土木史研究 第19号 1999年5月 審査付論文】 より だい1表

2. 第 1 次世界大戦直前の世界の造船用ドック 同上だい5表

3. 明治期の官営工場の払い下げ

4. 文化遺産

川重神戸工場第 1 ドック関連、文化庁、経済産業省

文化遺産の定義その他

表-1 明治時代に建設されたドライドックの概要 (その1: 導入期)

竣工時名称/所在地/起工年~竣工年/構造 /規模(全長・渠口幅・渠口深)/設計・監督/増改築・現況・資料など
1 横須賀製鉄所第1号船渠/神奈川県横須賀市/1867.4~1871.2/石造 /122.5m・25m・8.4m/F. L. VERNY+L. F. Florent・?/1935~36年増築延長、現在は米軍・自衛隊共同施設。[報][石]
2 横須賀造船所第3号船渠/神奈川県横須賀市/1871.6~1874.1/石造 /94m・13.8m・6.9m/F. L. VERNY+L. F. Florent・?/米軍・自衛隊共同施設。[報][石]
3 工部省長崎造船所第1号船渠/長崎県長崎市/1874.3~1879.5.21/石造 /129.1m・?・?/V. C. Florent・?/1887年三菱に払下。1894~95年延長工事により全長158.5m。現存せず。[社]
4 大阪鉄工所船渠/大阪府大阪市/?~1883.5/木造 /60.6m・8.5m・3.2m/G. F. Codor・?/1888.5石造に改修。Codorは1884.12退職し、長崎造船所へ。[社]
5 横須賀造船所第2号船渠/神奈川県横須賀市/1880.7~1884.6/石造 /156.5m・28.78m・10.25m/E. A. Jouet・恒川柳作/米軍・自衛隊共同施設。[報][石]

表-1 明治時代に建設されたドライドックの概要 (その2: 定着期)

4 大阪鉄工所第1号船渠/大阪府大阪市/?~1888.5/石造 /75.75m・11.3m・3.9m/?・佐藤成教/No4の木造ドックを改修。1916.3廃止。[社]
6 呉海軍工廠第1号船渠/広島県呉市/1889.4.1~1891.3.31/石造 /131.4m・23.4m・10.8m/山崎鉦次郎・恒川柳作/1954呉造船所に移管。1971.7.31廃止、埋立て。[石]
7 佐世保海軍工廠第1号船渠/長崎県佐世保市/1893.3.1~1895.8.31/石造(後にコンクリート造) /141.4m(174.4m)・30.3m・11.8m/石黒五十二・恒川柳作/1901.8.20コンクリート改修工事竣工。現在、佐世保重工業5号ドック。[図][海資]
8 呉海軍工廠第2号船渠/広島県呉市/1894.6.28~1898.12.14/石造 /158.4m・37.8m・12.36m/遠邑容吉・遠邑容吉+渡辺謙/1925.2.18拡張工事竣工。1971.7.31廃止、埋立て。[石]
9 三菱長崎造船所2号船渠/長崎県長崎市/1895~1896.11.23/石造 /112.4m・20.0m・7.5m/?・?/取り壊し。[社]
10 横浜船渠2号船渠/神奈川県横浜市/1895.1.13~1896.12.30/石造 /128m・18.5m・8.3m/恒川柳作・?/1983使用停止、1989~92解体改修、ドックヤードガーデンへ。1997国重文。 [報]
11 石川島造船所浦賀分工場船渠/神奈川県横須賀市/1896.2~1898.11(開渠)/煉瓦造 /136.7m・16.4m・9.7m/大倉桑馬・恒川柳作+山崎鉦次郎/恒川が途中解雇され、山崎が後任。1983閉鎖、1989年からヨットハーバーとして一部再利用。IHIリゾート開発が管理。[石][社]
12 横浜船渠1号船渠/神奈川県横浜市/1896.7~1898.12/石造 /167.8m・28.5m・9.2m/恒川柳作・?/現在は、帆船日本丸を係留。
13 川崎造船所船渠/兵庫県神戸市/1896.11.28~1902.11/石造 /128.98m(160m)・19.51m(22m)・8.54m(8.33m)/山崎鉦次郎/O内は1958.11~1959.8改修工事後の規模。阪神大震災で被災し、現在は注水したまま利用。1998国登録文化財。
14 浦賀船渠/神奈川県横須賀市/1898~1899.11/煉瓦造 /148.4m・19.7m・8.4m/杉浦栄次郎・?/現在、住友重機浦賀造船所浦賀ドック。[石][社]
15 舞鶴海軍工廠1号船渠/京都府舞鶴市/1899.11~1904.7/石+コンクリート造 /206.7m・26m・12.1m/石黒五十二・恒川柳作/現在、日立造船舞鶴造船所第2号ドック。
16 佐世保海軍工廠水雷艇船渠/長崎県佐世保市/?~1902.5/石+コンクリート造 /?・?・?/吉村長策・真島健三郎/戸当りのみ石造。現存せず。

表-1 明治時代に建設されたドライドックの概要 (その3: 発展期)

17	函館船渠／北海道函館市／1898. 6. 20～1903. 11. 21／コンクリートブロック造 ／161. 8m・24. 8m・9. 3m／達邑容吉・？／1900. 6工事中断。[写]
18	備後船渠第1号船渠／広島県因島三庄／1900. 2～1903. 11／？ ／124. 2m・25. 7m・7. 2m／？・？／起工後～1901. 3工事中断。
19	舞鶴海軍工廠水雷艇船渠／京都府舞鶴市／1901. 1～1903. 2／石造 ／？・？・？／石黒五十二・恒川柳作
20	三菱長崎造船所第3号ドック／長崎県長崎市／1901. 12～1905. 3. 17(開渠)／石造 ／222. 1m・30. 3m・10. 4m／？・？／1943年、1957年拡張工事。拡張部分はコンクリート。[図]
21	大阪鉄工所天保山修理工場第2号船渠／大阪府大阪市／～1905改修／木造 ／86. 66m・13. 33m・？／？・？／1905年大阪市営築港工場(天保山機械工場)を継承し、改修。1922. 3. 31大阪市に敷地返還、船渠は埋め立て。
22	大阪鉄工所天保山修理工場第3号船渠／大阪府大阪市／～1905改修／木造 ／57. 27m・12. 73m・？／？・？／1905年大阪市営築港工場(天保山機械工場)を継承し、改修。1922. 3. 31大阪市に敷地返還、船渠は埋め立て。
23	住幸船渠／広島県因島／？～1904頃／石造 ／85. 45m・13. 38m・7. 03m／？・？／因島船渠に合併吸収、戦時中に埋め立て。
24	因島船渠第1号船渠／広島県因島／？～1905頃／石造 ／？・？・？／？・？／1908年閉鎖、1911. 7大阪鉄工所が買収し、改修。
25	因島船渠第2号船渠／広島県因島／？～1905頃／石造 ／？・？・？／？・？／1908年閉鎖、1911. 7大阪鉄工所が買収し、改修。
26	佐世保海軍工廠第3号船渠／長崎県佐世保市／1901. 1～1905. 6. 2／石造 ／176. 9m・28. 576m・16. 2m／石黒五十二・吉村長作+真島健三郎／現在、佐世保重工業6号ドック。佐世保重工業では1905. 10. 31竣工という。[図][海資]
27	横須賀海軍工廠第4号船渠／神奈川県横須賀市／1901. 11～1906. 1. 6／石造？ ／220m・26m・10. 52m／石黒五十二・井上親雄／現在、米軍・自衛隊共同施設。『日本土木史』
28	備後船渠第2号船渠／広島県因島三庄／1903. 10～1907. 1？／石造 ／89. 1m・20. 0m・5. 5m／？・？／現況不明
29	播磨船渠合名会社船渠／兵庫県相生村／1906. 12～1912. 1. 10／石造 ／132. 28m(159. 5m)・17. 6m(29. 69m)・8. 08m(8. 63m)／？・？／1907. 10～1911. 1工事中断。1937. 8～1933. 8. 21拡張工事。○内拡張時の規模。1957. 7. 1廃止、第3岸壁へ改修。現在は石川島播磨重工業相生事業所。[社]
30	呉海軍工廠造船用船渠／広島県呉市／1907. 1. 21～1912. 3. 2／コンクリート+石(花崗岩) ／309m・44. 86m・10. 08m／？・中野清次／造船・修船兼用ドライドック。現在は埋め立てられて石川島播磨重工業呉第一工場平工場板となる。渠口の一部現存。[図]
31	横浜船渠第3号船渠／神奈川県横浜市／1907. 3～1910. 10／コンクリート造 ／153. 3m・19. 4m・7. 9m／恒川柳作・？／1910. 12. 3開渠。1983使用停止、埋立て。
32	呉海軍工廠第3号船渠／広島県呉市／1908. 3～1912. 3. 11／コンクリート+石(花崗岩) ／230. 5m・34m・10. 8m／？・中野清次／1963年拡張、造船用ドックとなる。石川島播磨重工業呉第一工場第2造船ドック。[図]
24	大阪鉄工所因島工場第1号船渠／広島県因島／1911. 11～1912. 3／石造 ／142. 49m・18. 36m・7. 77m／？・？／No24を改修。[社]

注) 表-1は『明治工業史造船編』を基本資料として、旧海軍関係文書、『日本近世造船史』『横須賀海軍船廠史』『創業百年の長崎造船所』『浦賀船渠六十年史』『日立造船株式会社七十五年史』『川崎造船所株式会社社史』『播磨造船所五十年史』や各社所有の工事記録などを参考に西澤泰彦が作成。表中の番号は原則として起工順。表中の4'と24'は、4と24をそれぞれ改修したもの。[石]:「石井コレクション」(参考文献31参照)に図面存在。[報]:調査報告書が作成されているもの。[図]:図面が現存。[写]:工事写真が存在。[社]:社史に記載。[海資]:日本海軍関係文書(防衛庁防衛研究所蔵)に資料のあるもの。

2. 第1次世界大戦直前の世界の造船用ドック

表-5 第一次世界大戦直前の修船渠の分布 (商船用)

地域名	ドライドック	浮きドック	船架
日本	58	2	5
イギリス*	307	38	240
フランス*	36	5	20
ドイツ	20	43	49
ロシア	6	10	26
ルウェー・スイーデン	22	13	75
オランダ・ベルギー	15	18	16
イタリア	12	2	13
スペイン・ポルトガル	13	5	8
他の欧州とエジプト	10	10	33
アメリカ	58	89	80
中南米	10	3	23
中国などアジア	19	2	2
合計	586	240	590

出典は広井勇：『築港(下)』第3版，pp123~124，1919.
表中の*の国には植民地を含む。

3. 明治期の官営工場の払い下げ

- ・明治13年(1880)11月5日、工場払下げ概則が内務省・工部省・大蔵省・開拓使に達せられ、殖産興業政策の推進のために設置・運営されてきた官営工場を払い下げることになりました。同概則は、払下げ条件、公示による競争入札、審査手続き等を規定しています。掲載資料は、工場払下げ概則を収録した文書です。
- ・明治政府は、殖産興業の政策のため、全国各地に工場を建設したが、その民間への払い下げが始まった。
例えば、深川セメント製造所が浅野総一郎に、長崎造船所が三菱財閥に、富岡製糸場が三井財閥に払い下げられたように、そのほとんどが政商相手だった。このように、政府と密接な関係をもつ政商に安い価格で払い下げられたので、汚職や癒着の温床になり、政府に対する批判が高まることになる。

4. 文科遺産

- 4.1. 国指定文化財等データベース、[川崎重工業神戸工場第1ドック]・登録有形文化財(建造物)・産業2次・建造物・兵庫県 登録番号：28-0037、登録年月日：1998.12.11(平成10)
<http://kunishitei.bunka.go.jp/bsys/maindetails.asp> (埋戻しの現在も、登録は有効で、データベースに残っている。文化庁は検討中とは言いが、特別動きはない模様・2016.03.08 文化庁広報/岡本 洋。)
次頁文化庁データベース 参照

- 4.2. **産業遺産**とは、ある時代においてその地域に根付いていた**産業**の姿を伝える**遺物**や**遺跡**である。一方で歴史的背景があり、かつ現在も稼働している事例もあり、これは**稼働遺産**と区分する。日本の**近代化遺産**に顕著なように、産業遺産は**産業革命**以降の鉱工業の遺産を指す場合にしばしば用いられるが、「産業」には農林水産業や**商業**なども含まれるため、専門家の中でも定義が一樣ではない。

国際産業遺産保存委員会 (TICCIH) は、2003年に採択したニジニータギル憲章において「歴史的・技術的・社会的・建築学的、あるいは科学的価値のある産業文化の遺物からなる」と定義している^[1]。

閉じる

登録有形文化財(建造物)

主情報

名称: **川崎重工業神戸工場第一号ドック**

ふりがな: かわさきじゅうこうぎょうこうべこうじょうだしいちこうどく

員数: 1基

種別1: 産業2次

種別2: 土木構造物

時代: 明治

年代: 明治35

西暦: 1902

構造及び形式等: コンクリート造乾ドック, 全長161.0m, 全幅23.6m

その他参考となるべき事項:

登録番号: 28 - 0037

登録回: 15

登録告示年月日: 1998.12.25(平成10.12.25)

登録年月日: 1998.12.11(平成10.12.11)

追加年月日:

登録基準1: 再現することが容易でないもの

登録基準2:

所在都道府県: 兵庫県

所在地: 兵庫県神戸市中央区東川崎町3-1-1

保管施設の名称:

所有者名: 川崎重工業株式会社

所有者種別:

管理団体・管理責任者名:

解説文: 神戸港における最初の本格的石造ドライドック。渠長130m(現在は161mに延長), 渠幅24m, 渠深8.5mの諸元を有す。設計及び工事長は山崎鉦次郎で、海軍ドックの系譜に連なる。難工事で同時期同規模ドックの倍以上の工期を要したことで知られる。



川崎重工業神戸工場第一号ドック

写真一覧

地図表示

関連情報

(情報の有無)

添付ファイル

なし

4.3.近代化産業遺産 (Heritage of Industrial Modernization)

日本の経済産業省が認定している文化遺産の分類である。2007年11月30日に33件の「近代化産業遺産群」と575件の個々の認定遺産が公表された。さらに2009年2月6日に近代化産業遺産群・続33として、新たに33件の「近代化産業遺産群」と540件の個々の認定遺産が公表された。

4.4. 明治日本の産業革命遺産

製鉄・製鋼、造船、石炭産業は、2015年の第39回世界遺産委員会でUNESCOの世界遺産リストに登録された日本の世界遺産の一つであり、山口・福岡・佐賀・長崎・熊本・鹿児島・岩手・静岡の8県に点在する。西洋から非西洋世界への技術移転と日本の伝統文化を融合させ、1850年代から1910年(幕末 - 明治時代)までに急速な発展をとげた炭鉱、鉄鋼業、造船業に関する文化遺産であり^[4]、稼働遺産を含む世界遺産は日本では初めてとなった^{[5][6]}。

主要参考文献—標題、著者、出版、出版年など

1.THE NEW RAVING DOCK OF THE KAWASAKI DOCK YARD C0. AT KOBE. JAPAN.

By Dr. Genjiro Yamasaki.* ENGINEERING NEWS A Journal of Civil, Mechanical and Electrical Engineering
Vol.L. No.13 New York, September 24. 1903. Page 257,258,259,260,261.

2. 「近世日本造船史」 造船協会 明治 44 年 1 月 5 日 弘道館

3. 「長崎海軍伝習所の日々」 日本滞在記抄 東洋文庫(26)—1964/9 カッテンデイク著、水田信利訳 平凡社

4. 「赤松則良半生談 幕末オランダ留学の記録」 赤松範一編註

5. 「日本の海、船を巡る事情 日本造船を支える態勢」 大阪府大セミナー 第 6 回 添付資料 平成 19 年 11 月 13 日 岡本 洋

6. 「川崎造船所四十年史」 阿部市助・川崎造船所、 神戸・川崎造船所、1936.11

7. 「夢を形に：川崎重工業株式会社百年史」 1896-1996 「正」、「資料・年表」

川崎重工業(株)百年史編纂委員会、川崎重工業、1997.6

8.川崎重工の礎を築いた船舶修繕施設「第 1 ドック」が 11 年の歴史に幕

Kwasaki News 173 Winter 2014 PR 誌 Kawasaki News バックナンバー

9. 「造船王 川崎正造の生涯」 三島康雄、同文館出版 平成 5.7.30

10. 「火輪の海「上」、松方幸次郎とその時代」 神戸新聞社編、神戸新聞出版センター、1989.10.20

http://singetu.ddo.jp/karin_umi/04/03.htm

11. 「兵庫北関入船納帳」 紹介 岡本 洋 関西造船協会 らん=

12. 「明治時代に建設された日本のドライドックに関する研究」 西沢泰彦 土木史研究 だい 19 号 1999 年 5 月 審査月論文 <http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00902/1999/19-0147.pdf>

13.国指定文化財等データベース、[川崎重工業神戸工場第 1 ドック]・登録有形文化財(建造物)・産業 2 次・建造物・兵庫県 登録番号：28-0037、登録年月日：1998.12.11(平成 10)

以上